

[1979 ஏப்ரல் 16]

இணைப்பு V.

[705-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1978-79.

ஆய்வுரை.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப் பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும்:—

(1) 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின்கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர், வருவாய்த்துறை வாரிய முதல் உறுப்பினர் ஆவார்; இவர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாரும் ஆவார்; மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்து துணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இருக்கின்றனர். இணை ஆணையாளர் போக்குவரத்து ஆணையாளரின் செயலாளராகவும், துணை ஆணையாளர் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாரின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகின்றனர். தலைமையிடத்தில், உதவிச் செயலாளர்கள் இருவர், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவர், முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவி பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் அதிகாரி ஒருவர் இருக்கின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், அதன் செயலாளர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களுடைய செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு ஆய்வு மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி தரத்திலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர்கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

2. போக்குவரத்துத் துறை, 15—9—74 முதற் கொண்டு சீரமைக்கப்பட்டது. இது சீரமைக்கப்பட்டபோது, உதவிப் போக்குவரத்து ஆணையாளர், உதவிப் பொறியாளர் (மோட்டார் வண்டிகள்) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பதவிக்கு பதவி உயர்வு பெறுவதற்கான (Feeder Category) வட்டார இணை

1979 ஏப்ரல் 16]

போக்குவரத்து அதிகாரிகள் ஆகிய பதவிகள் நீக்கப்பட்டன. மேற்செர்ன்ன மாற்றங்களுடன், 1968-ல் ஏற்பளிக்கப்பட்ட தமிழ்நாடு போக்குவரத்துப்பணிக்கான தனி விதிகள் செயலற்றுப் போயின. தமிழ்நாடு போக்குவரத்துப் பணிக்கான விதிகளைத் திருத்தியமைப்பது பற்றிப் பரிசீலிக்கப்பட்டது.

மாற்றியமைக்கப்பட்ட இந்த அமைப்பில் மோட்டாவு வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ள பிரிர் அலுவலகம், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், விதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் எல்லா வகைப் பணிகளுக்கும் அடிப்படை பிரிவு ஆகும். போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு ஒரே சீரானதாக இருக்கும் வகையில் பணி, அவை காரணமான கட்டமைகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பதவிகளை தொழில் நுட்பப் பதவிகள், தொழில் நுட்பம்சாரா பதவிகள் எனப் பிரிக்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. இது ஒரு தொழில் நுட்ப அதிகாரியின் பணியை மேற்றொரு தொழில் நுட்ப அதிகாரியால் மட்டுமே சரிபார்த்து மேற்பார்வை செய்யமுடியும் என்னும் கோட்பாட்டினை அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும்.

1974-ல் போக்குவரத்துத் துறை சீரமைக்கப்பட்டபோது கீழ்க் கண்டவாறு முடிவு செய்யப்பட்டது:—

“இந்நிலையில் போக்குவரத்துத் துறையின் பெரும் பணி வாகனங்கள் நல்ல நிலையில் இருக்கின்றனவா, வண்டி ஓட்டுநர்களுக்கு ஊர்திகள் பற்றிய விவரம் தெரிந்துள்ளதா, உரிமம் வழங்குவதற்கேற்ற தொழில் நுட்பத் தேர்வுகளில் தேர்வு பெறுகின்றனரா, என்றே பார்க்க வேண்டி வரும். இன்று மாவட்டப் போக்குவரத்துத் துறை அலுவலராக, தொழில் நுட்பத் தகுதி இல்லாதவரும் வரலாம் என விதி இருப்பதால், தொழில் நுட்பம் தேவைப்படும் காரியங்களில் குறைபாடு ஏற்படுவது இயற்கை.

இத்தகு தொழில் நுட்பக் குறையைப் போக்கிடவும், வழித் தடங்களை உருவாக்குவதில் பயணிகள் எண்ணிக்கை, பயணிகள் விருப்பம் ஆகியவற்றிற்கு ஏற்ப வழித் தடங்களை விஞ்ஞான முறையில் சீரமைத்திடவும், போக்குவரத்துத் துறை அலுவலராளர் தொழில் நுட்ப வல்லுநராக இருக்க வேண்டும் என்றும் அரசு தீர்மானித்துள்ளது. ஏற்கனவே, மராட்டியம், குஜராத் போன்ற மாநிலங்களில், போக்குவரத்துத் துறை முழுவதையும் தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களே நடத்தி வருவது இங்கு குறிப்பிடத் தக்கது.

ஆகவே, நிர்வாக அமைப்பு முறையை நான்கு நிலைகளாக சீரமைத்தும், நிர்வாக அலுவலராளர்களைப் படிப்படியாகத் தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களாக மாற்றி அமைக்கவும் இச் சீரமைப்பு வழிவகை செய்யிறது.”

[1979 ஏப்ரல் 7]

மாநிலத்தில் உதவிப் பொறியாளர் (மோட்டார் வண்டிகள்) உட்பட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பதவிகள் மொத்தம் 21 உள்ளன. இவர்களது முக்கியப் பணிகள் தொழில் நுட்பத் தன்மை வாய்ந்தவை. இவர்களின் கீழுள்ள தொழில் நுட்ப அதிகாரிகளின் பணிகளை மேற்பார்வை பார்த்தல், கண்காணித்தல் ஆகியவை போன்ற பணிகளைக் கவனிக்கின்றனர். தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களுக்கு பதவி உயர்வு கொடுப்பதன் மூலம் மட்டுமே வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரிகள் பதவிகளை நிரப்புவது என்று 1974 இல் முடிவு செய்யப்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் 2 உதவிச் செயலாளர்கள், சென்னை அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்தில் துறைப்பிரதிநிதி பதவி ஒன்று அரசுப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்திற்கு மற்றொரு செயலாளர் பதவிபோன்ற ஒரே தரத்திலான தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிகள் நான்கு உள்ளன. தொழில் நுட்பம் சாராத பணியாளர்களுக்குப் பதவி உயர்வு கொடுப்பதன் மூலம் இந்த தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிகள் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும் என்று உத்தேசிக்கப்பட்டது.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் என்ற தொழில் நுட்ப பதவிக்கும் அதற்குச் சமமான தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிக்கும் இடையில் உள்ள விகிதம் 21:4 அதாவது தோராயமாக 5:1 ஆகும். வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரி என்ற 21 தொழில் நுட்ப பதவிகளுக்கான ஊட்டுப் பதவிகளின் (Feeder posts) எண்ணிக்கைக்கும் நிலை 1 மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் தொழில் நுட்பப் பதவிகள் 84, தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிகள் 16) அதாவது தேர்வு நிலை கண்காணிப்பாளர் 5, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தேர்வுக் உதவியாளர்கள் 11) ஆகியவர்களிடையேயிருந்து சரி சமமான நிலை உள்ள தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிகள் 4 ஆகியவற்றிற்கிடையிலான விகிதம் 5:1 ஆகும். துறையைப் படிப்படியாக முழுவதும் தொழில் நுட்பஞ் சார்ந்த துறையாக மாற்ற 1974-ல் எடுக்கப்பட்ட முடிவின் அடிப்படையில், இந்த அரசு, தொடக்கத்தில், தொழில் நுட்பஞ் சார்ந்த, தொழில் நுட்பம் சாராத பணியாளர்களிடையேயிருந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக பதவி உயர்வு பெறுவதற்கான விகிதத்தை 4:1 என நிர்ணயித்துள்ளது.

மற்ற சில மாநிலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக பதவி உயர்வு வழங்குவது தொடர்பாக தொழில் நுட்பஞ் சார்ந்த, தொழில் நுட்பஞ் சாராத பணியாளர்களிடையே செயலில் உள்ள விகிதமும் அது குறித்த முறையும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

1. மகாராஷ்டிரம். — நிர்வாகப் பிரிவினிருந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவியுயர்வு கிடைப்பது. தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மட்டுமே வட்டாரப்

1969 ஏப்ரல் 16]

போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவி உயர்வு அளிக்கப்படுகின்றனர். அங்கு, துறை முழுவதும் தொழில் நுட்பம் சார்ந்ததாகிறது.

2. குஜராத். — நிர்வாகப் பிரிவினிருந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவியுயர்வு கிடையாது. நிர்வாகப் பிரிவில் மிக உயர்ந்த பதவி, அலுவலகக் கண்காணிப்பாளர் பதவி ஆகும். தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மட்டுமே, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவி உயர்வு அளிக்கப்படுகின்றனர். அங்கு துறை முழுவதும் தொழில் நுட்பம் சார்ந்ததாகிறது.

3. மேற்கு வங்காளம். — மாவட்டங்களில் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பதவிகள், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களிடையேயிருந்து நிரப்பப்படுகின்றன. நிர்வாகப் பணியில் உள்ள எவரும், அதாவது கண்காணிப்பாளர் எவரும் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக பதவி உயர்வு அளிக்கப்படுவதில்லை.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட, அத்தகைய பிரிவு அலுவலகங்கள் 44 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக் கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் தரம் I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் தரம் I மற்றும் II-ன் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரான சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத் தாருக்குச் செயலாளராகப் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிர்வாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), இளநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும்; மாவட்டங்களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பேருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, நாட்டு உடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பாள பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார்.

[1979 ஏப்ரல் 16]

சென்னை மாநகரில் உள்ள வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகம் மூன்று அலுவலகங்களாக, அதாவது சென்னை (வடக்கு), சென்னை (மையம்), சென்னை (தெற்கு) எனப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. இவை ஒவ்வொன்றும் 40 மாநகராட்சி வட்டங்கள் மீது அதிகார வரம்பைக் கொண்டுள்ளன, ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒருவர் பொறுப்பு வகிக்கிறார். இந்த மூன்று அலுவலகங்கள் 1978 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கின.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டு புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31-12-1977	4,549	4,988	19,832	2,881
31-12-1978	4,698	5,316	21,761	3,038

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.		ஏனைய போக்கு வரத்து வண்டிகள்.	
	மொத்தப் போக்குவரத்து வண்டிகள்.			
(6)	(7)	(8)		
31-12-1977	13,252	13,242	58,744	
31-12-1978	14,984	14,610	64,407	

பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கிவரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகிவருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளுக்கேற்ப மாநிலம் முழுவதற்கான போக்குவரத்து வாடகை வண்டிகளுக்கும், தனியார் போக்கு வரத்து வண்டிகளுக்கும், கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி, மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1978 ஆம் ஆண்டில் 2,086 சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன. இந்தியா

1979 ஏப்ரல் 16]

முழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தமிழ் நாட்டில் வழங்கப்படுவதெற்கென மத்திய அரசு 400 அனுமதிகளை ஒதுக்கியுள்ளது.

சுற்றுலாவை அபிவிருத்தி செய்ய, இந்தியா முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு:—

வகை.	ஒதுக்கீட்டு அளவு.	வழங்கப் பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)
சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்	100	100
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு)	10	10
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	15	15
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (35 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	25	2

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் போக்குவரத்தும், சரக்குகள் போக்குவரத்தும் தாராளமாக நடைபெற இயலும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்குவது அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகும். தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளும் மாநில அரசுகளின் அரசிதழில் செயற் குறிப்புகள் வெளியிடப்பட்டு, அவ்வாறு வெளியிடப்பட்ட நாளிலிருந்து 30 நாட்களுக்கு குறையாத கால அளவில் இச் செயற் குறிப்புகள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-A) பிரிவின்கீழ் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று அறிவிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு செய்துகொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் வெளியிடப்பட வேண்டும். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அல்லது வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் அந்த ஒப்பந்தங்களுக்குச் செயல் வடிவம் கொடுக்க வேண்டும். தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், சேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே இத்தகைய ஒப்பந்தங்

[1979 ஏப்ரல் 16]

கள் ஏற்கெனவே செய்துகொள்ளப் பெற்றிருக்கின்றன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவுதான் இந்த ஒப்பந்தங்களில் உள்ள அடிப்படையாகும். 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. தற்போது முறைசாரா ஒப்பந்தமொன்று தமிழ் நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. இதன்படி, அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்குமிடையே 4:1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப் பெறுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிதவதற்காக அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென்மண்டலத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஒடுவதற்கு தனி பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குதல்:—

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகைகளில் தனியார் பேருந்து, உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல் திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித் தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு சாதாரணப் போக்குவரத்தில் பணிகள் அனைத்தும் ;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

இக்கொள்கை, 1967-ம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற் சொன்ன அல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வருத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள

1979 ஏப்ரல் 16]

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன. ஆய்ந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு, பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப் பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்துக் கொள்ளப்பட்டது. அதன்மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் நிலைப்பெற்றுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்:—

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு நிலுவை உறுதி செய்வதற்காக இம்மாநிலத்தின் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் ஒன்று உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். மேற் சொன்ன மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு:

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

1. சாலை, இரயில், விமானம், உள் நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும்.

போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.

2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும் படி பொதுமக்களிடம் பிரச்சாரம் செய்தல்.

உள்துறைச் செயலாளர்.

[1979 ஏப்ரல் 15]

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

3. போக்குவரத்து வண்டிகள், தொழில் துறைச் செய
துணைக் கருவிகள், எரி லாளர்.
பொருள் ஆகியவற்றைத்
தயாரித்து வழங்குதல்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்
கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத் துறை
அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும் காவல் துறை
துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) அவரது
செயலாளராகவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும்
கொண்ட மாநகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்து திட்டக்
குழு ஒன்று உள்ளது.

மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும்,
காவல்துறை சூப்பிரண்டு செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு
மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு
அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும்
கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக்
குழுக்கள் உள்ளன.

பெரும் நகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத்
திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்காக, போக்குவரத்துத் துறை
அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 16 பேரை
உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து
ஆலோசனைக்குழு ஒன்றை தற்போது அரசு நிறுவியுள்ளது.
தூய்மைப் பிரச்னை அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக
வைத்துக் கொள்ளுதல், அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு
விளக்கு முதலிய பிரச்னைகள் தொடர்பான பல்வேறு துறைகளின்
செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் வாரியம் கவனம் செலுத்தும்.

கட்டணங்கள் :

பெட்ரோல் ஏனைய பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலைகள்
உயர்ந்ததன் காரணமாக, ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப்
பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் முறையே 1974-ம்

1979 ஏப்ரல் 16]

ஆண்டிலும், 1976-ம் ஆண்டிலும் கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப் பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண வீதங்கள் பின்வருமாறு :—

விலரங்கள்.

கட்டண வீதங்கள்.

(1)

(2)

பயணிப் பேருந்துகள் :—

1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.

சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 காசு) உயர் வகுப்பு இடவசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூடுதலாக 1 காசு. எனினும் 1 கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு மட்டும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவு) விதிக்கிறது.

2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.

சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு).

3. பெருநகர, நகர பயணிப் பேருந்துகள்.

முதல் கட்டண நிலைக்கு 20 காசு; அதற்கு அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு. மாநகரின் எல்லைப் பகுதியிலிருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் வழித்தடங்கள் வகையில் முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசு.

4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சி காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.

ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 காசு.

[1979 ஏப்ரல் 16]

ஒப்பந்த ஊர்திகள்: -

1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்

ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 50 காசு; குறைந்த அளவு கட்டணம் ஒரு ரூபாய், (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித்துளிகளுக்கும் 5 காசு).

2. வாடகைக் கார்கள்

ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு ரூபாய்; குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ரூ. 1.90 காசு (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித்துளிகளுக்கும் 10 காசு).

3. கற்றுலா

வாடகைக்

சமவெளியில்

மலைச்சாவை

கார்கள்.

கட்டணம், களில் கட்டணம்.

14 குதிரைத் திறனுக்கு அதிகமாகவும், 22 குதிரைத் திறனுக்குக் குறைவாகவுமுள்ள நடுத்தர வகைக்கார்.

ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.00 ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20.

22 குதிரை திறனும் அதற்கும் அதிகமான பெரிய கார்கள்.

ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.40.

கார்களில் சீர்வளிச் சாதனமிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 20 காசு ஆகும்.

வரி விதிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கிணங்க, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் சட்டம் (13/1974) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் (சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1-10-1974 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்தச் சட்டம், பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல்வரி விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தினால் (சூடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்

1979 ஏப்ரல் 16]

பட்டது. இவ்வாறு திருத்தப்பட்ட சட்டம் 1-4-1976 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது. விரைவுப் பேருந்துப் பணிகள் சென்னை பெருநகர் பிரிவு பகுதிகளுக்குள் ஓடும் சாதாரண பேருந்துப் பணிகள் நீங்கலாக, 250-ம அதற்கு மேலும் பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீதும் கூடுதல் மேல்வரி விதிக்கும் வகையில 1979 ஆம் ஆண்டு தம்முநாடு 15-வது சட்டத்தால் அது மேலும் திருத்தப்பட்டது. புதிய வரிவிதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு :

(i) தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப் பட மாட்டாது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும், அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வீதங்களில், வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்த வரையில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப் பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு:—

பயணிப்பேருந்துகள் (சாதாரண பயணி ஒருவருக்கு காலாண்
மானவை) டுக்கு ரூ. 195.

விரைவுப் பேருந்துகள் பயணி ஒருவருக்கு காலாண்
டுக்கு ரூ. 200.

சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி பயணி ஒருவருக்கு காலாண்
யில் ஓடும் பயணிப் பேருந்து டுக்கு ரூ. 50.

உள்.

[1979 ஏப்ரல் 16]

மதுரை நகர்ப் பகுதி, பிற நகரப் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள். பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 115.

ஓப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்.) பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 280.

சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள். பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 140.

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டி வரியுடன் மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 40-ம் பெருநகர், மாநகர், நகர பேருந்துகள் நீங்கலாக சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 35-ம் விதிக்கப்படுகின்றது. பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் (விரைவுப் பேருந்துப் பணிகள், சென்னை பெருநகர் பிரிவு பகுதியில் ஓடும் சாதாரணப் பேருந்து பணிகள் நீங்கலாக) பயணிப் பேருந்து அனுமதிகள் 700-க்கும் குறைவாக வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் வைத்திருந்த அல்லது பயன்படுத்திய பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 40 சதவீதம் அளவிலும், பயணிப் பேருந்து அனுமதிகள் 700-ம் அதற்கு மேலும் வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் வைத்திருந்த அல்லது பயன்படுத்திய பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 66 சதவீதம் அளவிலும் 1-4-1978-ல் தொடங்கி 31-3-1979-ல் முடிவடையும் காலத்திற்காக மோட்டார் வண்டி வரிகள் மீது கூடுதல் மேலவரி விதிக்கப்பட்டுள்ளது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சூழ்நிலைக்கேற்ப ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 700 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 150 ரூபாயும் 1-1-1977-லிருந்து இணக்க வரியாகச் செலுத்தப்பட வேண்டும். பேருந்து உரிமையாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையறுக்கப் பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூ. 25 செலுத்தவேண்டும். புதுச்சேரி, கோவா மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின்கீழ், சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியை செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்கு கூட்டு அனுமதிக்கட்டணம் ரூ. 700 செலுத்த வேண்டும். புது டில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில் ஆண்டொன்றுக்கு செலுத்தக் தக்க கட்டணம் ரூ. 150 ஆகும்.



பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய்க் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

இனம்.

	1977-78 ஆம் ஆண்டு கணக்கு.	1978-79 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு,	1978-79 ஆம் ஆண்டுக் கான கணக்கு (ஆறு திங்களுக்கு குரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணம்.	2,09,67,000	2,15,83,000	97,77,670
தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	47,35,99,000	52,81,97,000	27,01,78,407
ஏனைய வருவாய்	(—) 90,000	2,20,000	1,74,467
மொத்தம்	49,44,76,000	55,00,00,000	28,01,30,544

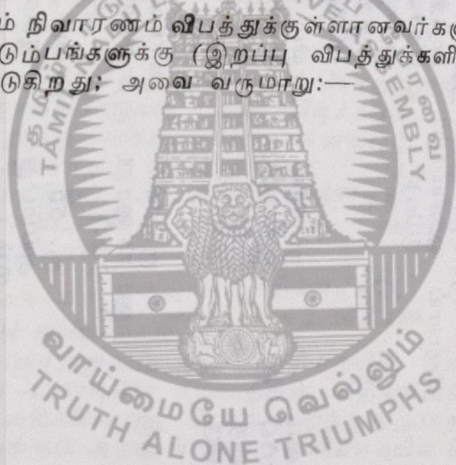
இணைப்புகள்

1979 ஏப்ரல் 16]

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதி.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த பேருந்துகள் அல்லது இம்மாநிலத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட தனியார் உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் மற்றும் ஏனைய மாநிலங்களில் பதிவு செய்யப்பட்டு, ஆனால் இம்மாநிலத்திற்குள் ஓடும் பேருந்துகள் ஆகியவற்றில் விபத்துக்குப் பலியான நபர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தாருக்கு பணம் நிவாரணம் அளிப்பதற்கான திட்டம் ஒன்றிற்கு ஆய்வு ஆண்டில் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இம்மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்து வண்டிகளும் போக்குவரத்துக்கல்லாத பிற வண்டிகளும் சம்பந்தப்பட்ட விபத்துக்களுக்கும் இத்திட்டம் விரிவு படுத்தப்பட்டுள்ளது. இது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களால் செயல்படுத்தப்பட்டுவருகிறது.

இந்த பணம் நிவாரணம் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பங்களுக்கு (இறப்பு விபத்துக்களின் நேர்வுகள்) அனுமதிக்கப்படுகிறது: அவை வருமாறு:—



தொடர் எண்ணும் விபரமும்.

கொடுக்கப்படும்
ரொக்கத் தொகை.

யாருக்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டும்
என்பது.

(1)

1. விபத்தின் காரணமாக இறப்பு

(2)

ரூ. 1,000
(ரூபாய் ஓராயிரம்
மட்டும்.)

இறந்து போனவரின் கணவர்/மனைவி/
மூத்தமகன் அல்லது ஏனையோர்
நேர்வில் இறந்துபோனவர் கட்டி
யாக யாருடன் வசித்து வந்தாரோ
அந்தக் குடும்பத்தில் மூத்த
ஆணுக்கு.

2. நிலையாக முற்றிலும் ஏலாமை
யுறுதல் அல்லது இரண்டு உறுப்பு
கள் இழத்தல் அல்லது ஒரு
கண்ணை இழத்தலும் ஒரு
உறுப்பினை இழத்தலும்.

ரூ. 800
(ரூபாய் எண்ணூறு
மட்டும்.)

காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது
அவரது நியமனதாரருக்கு.

3. ஒரு கண்ணை இழத்தல் அல்லது ஒரு
உறுப்பினை இழத்தல்.

ரூ. 400
(ரூபாய் நானூறு
மட்டும்.)

காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது
அவரது நியமனதாரருக்கு.

4. ஏனைய காயங்கள்

ரூ. 50
(ரூபாய் அம்பது
மட்டும்.)

காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது
அவரது நியமனதாரருக்கு.

1979 ஏப்ரல் 16]

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதிக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி வசூலின் மொத்தத்திலிருந்து 1 சதவீதம் அளிக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆய்வில் உள்ள 1978-79 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 50 இலட்சம் தொகை இந்த நிதிக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

செயல்படுத்தல்.

போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் வரி எய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்கிகள் ஓட்டுதல் போன்ற ஏனைய குற்றங்களைக் கண்டுபிடிப்பதில் தொடர்ந்து பயனுள்ள பணியைச் செய்து வருகின்றனர். 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல், 1978ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் 96,930 போக்குவரத்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு பெரிய அளவில் முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம்முறை கேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிட்டு மறித்து வைத்ததன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை ரூ. 2,17,749 ஆகும். ரோந்துப் படையினர் கண்டுபிடித்த குற்றங்கள் குறித்து இணக்கக் கட்டணம் விதித்ததன் வாயிலாகக் கிடைத்த தொகை 5,38,465 ரூபாயாகும்.

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையைத் தவிர, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களை சவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையை சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பதும் காவல் துறை பொறுப்பாகும். தமிழ்நாட்டில் 1978 ஆம் ஆண்டில் 16,636 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. 1977ஆம் ஆண்டில் இதன் எண்ணிக்கை 14,963 ஆகும். 1978-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,277 பேர் மரணமடைந்தனர். 11,935 பேர் காயமுற்றனர். 1977-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1,752 பேர் மரணமடைந்தனர்; 10,283 பேர் காயமுற்றனர். 1977 ஆம் ஆண்டு ஒப்பிடுகையில் 1978-ல் இந்த விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். இப்பிரச்சனையின் முக்கியத்துவத்தையும் அதனால் பொது மக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல் துறை நன்கு உணர்ந்து, இவ்விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து வழிகளையும் விதிமுறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்த, முயற்சிகள் அனைத்தையும் மேற்

[1979 ஏப்ரல் 16]

கொண்டு வருகிறது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்படுகிற பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின் கீழ் தொகுக்கலாம். அவையாவன:—(1) போக்குவரத்துப் பொறியியல்; (2) போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல்; (3) போக்குவரத்து விதிமுறைகள் குறித்து அறிவூட்டுதல்; 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது, அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் இதன் வாயிலாக வான் தந்தி மூலம் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் மிகை வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுவதைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக அதற்குரிய திடீர்ச் சோதனைகள் முறையாக நடத்தப்பட்டன. சென்னை மாநகரில், சாலை விபத்துக்களை குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய நடவடிக்கைகளின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

(i) முதலமைச்சர் கேட்டுக்கொண்டதற்கு இணங்க அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்வதைத் தடுப்பதற்காக தானாகவே மூடிக்கொள்ளக் கூடிய கதவுகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(ii) சாலைச் சந்திப்புகளிலும், நடந்து செல்வோர் கடக்கு மிடங்களிலும், வண்டிப்போக்குவரத்தையும், நடந்து செல்வோரையும் நெறிப்படுத்துவதற்காக போக்குவரத்துக் காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(iii) அவர்கள், சாலைகளிலும், சாலை ஓரங்களிலும் போக்குவரத்துக்குத் தடை ஏற்படுமானால் அதனைச் சரி செய்வதற்காகவும் நகரக் காவல் விதிகளின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குப் பதிவு செய்வதற்காகவும் அவர்கள் ரோந்துப் பணியிலும் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(iv) ஒழுங்கு மீறிச் செல்லும் வண்டிகளைக் காவலர்களே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவ்வண்டியின் பதிவு எண்ணைக் குறித்து வைத்து தனி அறிக்கை கொடுக்கின்றனர். அதன் பேரில் அந்த வண்டியின் உரிமையாளர் மீது வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(v) போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த நேரங்களில் நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களில் தேவையான காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(vi) சாலை விதிகளைப் புறக்கணித்து மனம்போன போக்குவரத்தில் நடந்து செல்வோர் மீதும் சைக்கிள்காரர்களுக்கும், மோட்டார் வண்டி ஓட்டுவோருக்குமிடையே தகராறு ஏற்படும் போது சாலை விதிகளை மீறும் சைக்கிள்காரர்கள் மீதும் வழக்குகள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

(vii) சாலை விதிகளை மக்களுக்கு எடுத்துக்கூறும் வகையில் பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

1979 ஏப்ரல் 16]

(viii) குழந்தைகள். போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் போக்குவரத்து அடையாளக்குறிகள், சாலையைப் பயன்படுத்தும் முறை ஆகியவை குறித்து பள்ளிக் குழந்தைகளுக்கு முறையாகப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது, ஊர்க்காவல் படையினருக்கும் தொண்டு புரிய விழையும் கல்லூரி மாணவர்கட்கும் சாலைப் போக்குவரத்து முறைப்படுத்தும் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு அவர்களும் அப்பணியில் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(ix) தேவையான இடங்களிலும் மேம்பாடு செய்வதற்கு இயலும் இடங்களிலும் பொறியியல் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(x) நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில், விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக 'ஒரு வழிப்பாதை' 'வழி அல்ல', 'இங்கு நிறுத்தக்கூடாது', 'மெதுவாகச் செல்லவும்', போன்ற கட்டுப்பாடுகள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

(xi) நகரத்தில் பல இடங்களில் போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த சந்திப்புகளில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(xii) குறிப்பிட்ட விபத்துத் தடுப்புச் சிறப்பு நடவடிக்கை யாக, குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை திடீர் சோதனையை நடத்த குறிப்பாக நாட்டம் செலுத்தப் பட்டது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி.

சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் ஒருவர் இருக்கிறார். இரண்டு கோட்டங்கள் உள்ளன. இந்த மேற்பார்வைப் பொறியாளர் சென்னையில் இருக்கிறார். சென்னைக் கோட்டம் சென்னை பெருநகரப் பகுதியிலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளை கவனிக்கின்றது. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள மற்றொரு கோட்டம் பிற மாவட்டங்களைக் கவனிக்கின்றது. வண்டிகளுக்கும், நடந்து செல்வோருக்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை அதிக அளவுக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ள போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும் வேண்டி போக்குவரத்து நிர்வாக முறைகளைத் தொடர்ந்து கவனித்து வருவது இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

சென்னைக் கோட்டம்.

உலக வங்கித் திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 21 இலட்சம் மதிப்பில் 10 சாலை சந்திப்புகளில் அடையாள விளக்குகள் அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்புகள் முடிவு செய்யப்பட்டுவிட்டன. உலக

[1976 ஏப்ரல் 16]

வங்கிக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டுக்கொண்ட படி பெருவழிகள், வளைவுச்சாலைகள் ஆகியவை குறித்து போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தப்பட்டு விவரங்கள் முடிவு செய்யப் பட்டுவிட்டன.

நடந்து செல்வோர் சுரங்கப் பாதைகளைப் பயன்படுத்துவது குறித்து ஆய்வு நடத்தி, மக்கள் அவற்றைச் சரியான முறையில் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கான செயற்குறிப்புகளை வகுக்க எல்லா சுரங்கப்பாதைகளிலும் விரிவான ஆய்வு நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

திருச்சிராப்பள்ளிக் கோட்டம்.

இக்கோட்டம் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மேற்கொள்ளப் படவேண்டிய போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப்பணிகள், போக்கு வரத்துக் கணக்கெடுப்பு விவரங்கள் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகளைத் தயாரித்து முடித்துள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 40 சாலைசந்திப்புகளில் போக்குவரத்து ஆய்வும், நேரிட ஆய்வும் நடத்தப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ் சாலை அல்லாத 56 சாலை சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல் விபத்து ஏற்படக்கூடிய இடங்கள், 5 இடங்களில் நிலவடிவமைப்பினை மேம்படுத்துதல் முதலியவற்றிற்கான செயற் குறிப்புகளும் இவை தவிர மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப் பள்ளி, திருப்பூர் முதலிய நகரங்களை மேம்படுத்துவதற்கான ஒருங்கிணைப்புத் திட்டம் குறித்த அறிக்கைகளும் முடிவு செய்யப் பட்டுவிட்டன.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS